

NOTA DE PRENSA

Los 10 tramos con más accidentes mortales y graves de moto se concentran en la Región Metropolitana de Barcelona

Las motos están involucradas en el 44% de los accidentes de tráfico con víctimas mortales y heridos graves, pese a representar un 2,3% de la movilidad

En el caso de los accidentes mortales, las motos participan en el 30% del total de siniestros

- *En el trienio 2020-2022, los accidentes graves y mortales han disminuido un 7%, mientras que la movilidad global ha aumentado ligeramente, un 0,4%. Estas variaciones hacen que la peligrosidad haya disminuido un 7,4% en el global de la red viaria analizada.*
- *El 24% de la red viaria analizada presenta un riesgo "alto" y "muy alto" de accidente grave o mortal, lo que representa un punto porcentual menos respecto al trienio anterior. Por demarcaciones, Lleida es la que tiene el porcentaje de km con riesgo "alto" y "muy alto" más elevado (28%) y Girona y Tarragona son las que tienen los porcentajes más bajos (21%).*
- *El tramo que acumula más accidentalidad grave por km se encuentra en la A-2, entre el enlace con la AP-2 y el enlace con la B-20, B-10 y C-32 (se trata de la continuación de la ronda Litoral a su paso por el Baix Llobregat). Durante el trienio analizado se han producido 11 accidentes graves y mortales en un tramo que cuenta con 6,6 km.*
- *El tramo con más concentración de accidentes de vehículos pesados se sitúa en la AP-7, entre el enlace de la C-60 y el enlace a El Papiol, lo que se debe especialmente a la elevada siniestralidad de la vía en el año 2022, condicionada por el fin de los peajes.*

Barcelona, 18 de diciembre de 2023 – El RACC ha presentado la 22ª edición del estudio de evaluación de carreteras EuroRAP, que analiza un año más la accidentalidad en la red viaria catalana. El RACC y otros clubes europeos miembros de la Federación Internacional del Automóvil (FIA) evalúan cada año con esta metodología las redes viarias de países de todo el mundo. En Catalunya, el estudio cuenta con la colaboración del Servei Català de Trànsit, del

NOTA DE PRENSA

Departament de Territori de la Generalitat de Catalunya y de la Diputació de Barcelona. EuroRAP es un consorcio europeo que analiza el riesgo de accidentalidad de las carreteras con el objetivo de mejorar la seguridad vial. Su metodología compara el número de accidentes graves y mortales producidos en los últimos 3 años en un tramo de carretera con el volumen de vehículos que circulan (en términos de intensidad media diaria de tráfico, IMD).

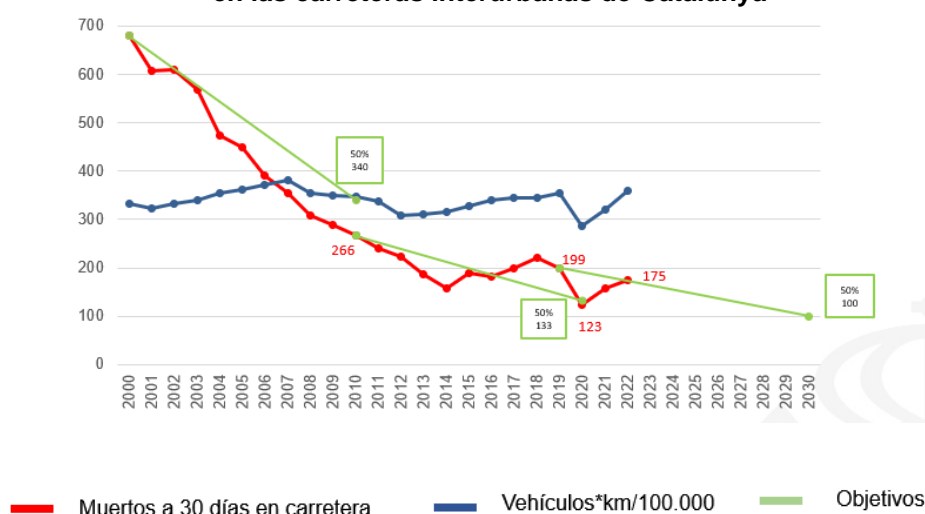
El estudio EuroRAP se publica cada año en Catalunya desde 2002 y **analiza más de 6.300 km de carreteras interurbanas** de titularidad estatal, autonómica y de las diputaciones, donde se concentra el 92% de la movilidad del territorio y donde tienen lugar el 74% de los accidentes con heridos graves y víctimas mortales. *(Más información sobre EuroRAP en la última página).*

Evolución de las víctimas mortales en Catalunya desde el año 2000

La necesidad de mejorar la seguridad de las carreteras y, como consecuencia, de reducir la siniestralidad, es clave en nuestro país y en el resto de Europa. La inversión en infraestructuras y el impulso de la formación y las campañas de sensibilización dirigidas a los conductores de todo tipo de vehículos son fundamentales para alcanzar estas mejoras. En Catalunya, la gravedad de los accidentes se ha reducido en las últimas dos décadas; si nos fijamos en las cifras de víctimas mortales, en el año 2000 casi llegaban a las 700 y el último año completo registrado se han situado en 175.

La Unión Europea establece por cada década el objetivo de reducir a la mitad las víctimas en carretera. El estallido de la COVID-19 contribuyó a que se cumplieran estos objetivos hasta el año 2020, reduciendo un 54% los fallecidos en accidentes de tráfico respecto a 2010. Pasado el efecto pandemia y recuperada la movilidad, el número de muertos en la carretera vuelve a crecer, sin alcanzar sin embargo la tasa de víctimas de 2019.

Víctimas mortales a 30 días y evolución de la movilidad (vehículos/km) en las carreteras interurbanas de Catalunya



NOTA DE PRENSA

El análisis EuroRAP de la red viaria catalana llega este año a su 22ª edición, en la que se ha analizado el trienio 2020-2022. Respecto a la edición anterior, que evaluaba el trienio 2019-2021, **el riesgo se ha reducido un 7,4%**, manteniéndose en parámetros bajos. Esta disminución resulta de la reducción del número de accidentes con muertos y heridos graves, que han pasado de 547 a 509 (una reducción del 7%) de media, y de un leve aumento de la movilidad del 0,4%, aún condicionada por el contexto de pandemia en 2020 y parte de 2021.

	2019-2021	Diferencia	2020-2022
Media accidentes con muertos y heridos graves	547	-7,0%	509
Movilidad (vehículos*km)	29,6	0,4%	29,8
Índice de riesgo	18,5	-7,4%	17,1

Datos: Red EURORAP

Es importante subrayar que la presencia de motoristas en los accidentes mortales y con heridos graves sigue siendo muy elevada en el trienio 2020 – 2022. De hecho, **en el 44% de todos los accidentes de tráfico de este tipo ha habido como mínimo una moto o ciclomotor involucrados, aunque representan sólo un 2,3% de la movilidad global en carretera en Catalunya**. En el caso de los accidentes mortales, las motos participan en el 30% del total de siniestros.

Un 2023 mejor que el 2022, pero con mayor mortalidad de motoristas

Los datos de siniestralidad de 2023 presentan una reducción de las cifras en relación tanto a 2022 como a 2019. Hasta el 30 de noviembre, han muerto 139 personas en 126 accidentes mortales en la red viaria interurbana de Catalunya, lo que supone una reducción del 7% en el número de fallecidos y del 7,5% en los siniestros mortales respecto al mismo periodo de 2022. Si se compara con 2019, la reducción es del 17% con respecto a las víctimas mortales y del 18% con respecto a los accidentes.

Aun así, las víctimas que pertenecen a colectivos vulnerables –motoristas, peatones y ciclistas– aumentan y representan el 48% del total hasta el 30 de noviembre de 2023 (44% el año pasado). Aunque han muerto cinco peatones menos (12) y un ciclista menos (5) respecto al mismo periodo del año pasado, las víctimas mortales motoristas se han incrementado hasta 51 muertes (44 en el mismo periodo del año pasado), lo que representa un 37% de las víctimas mortales de este 2023.

NOTA DE PRENSA

Riesgo de sufrir un accidente grave o mortal

- En Catalunya, el **24% de la red viaria analizada** presenta un riesgo "alto" y "muy alto" de accidente grave o mortal, lo que supone un punto porcentual menos respecto al trienio anterior.
- Por otro lado, **los kilómetros con riesgo "muy bajo" y "bajo" han crecido del 53% al 60%**. Los tramos con riesgo "medio" han bajado significativamente (pasando del 22% al 16%).
- Las carreteras convencionales acumulan la totalidad de los tramos con riesgo "muy alto" y "alto" y casi la totalidad de los de riesgo "medio". En cambio, en las carreteras desdobladas prácticamente todos los tramos son de riesgo "bajo" o "muy bajo".

Distribución de los kilómetros según su nivel de riesgo, por demarcaciones

Demarcación/Riesgo	Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy alto
Barcelona	27% (23%)	36% (32%)	12% (18%)	8% (11%)	16% (16%)
Girona	30% (25%)	33% (30%)	16% (24%)	6% (10%)	15% (12%)
Lleida	17% (13%)	29% (32%)	26% (27%)	13% (20%)	15% (8%)
Tarragona	33% (23%)	33% (33%)	13% (24%)	15% (12%)	6% (8%)
CATALUNYA	26% (21%)	34% (32%)	16% (22%)	10% (13%)	14% (12%)

Se tienen en cuenta todos los km analizados. Datos Red EURORAP.
Entre paréntesis, los datos del anterior trienio 2019-2021.

- Globalmente, los km con riesgo "alto" o "muy alto" disminuyen un 1% en el conjunto de Catalunya:
 - **Lleida se mantiene como la demarcación con el porcentaje más elevado de km con riesgo "alto" y "muy alto" (28%)**, el mismo porcentaje que en el trienio pasado.
 - Girona y Tarragona son las demarcaciones con los porcentajes más bajos de km con riesgo "alto" y "muy alto" (21%).
 - **Tarragona es la única demarcación donde se incrementa el número de km con riesgo "alto" y "muy alto" (un 1%)**.
 - Barcelona es la demarcación donde los km con riesgo "alto" y "muy alto" bajan más (3 puntos). En Girona bajan en 1 punto.

NOTA DE PRENSA

Los 10 tramos con más riesgo de accidente grave o mortal en Catalunya (2020-2022)

Carretera	Inicio de tramo	Final de tramo	Long (km)	IMD	Tipo de vía	Demarcación	Media año acc. MiFG	Riesgo
BP-1417	Barcelona (X B-20)	St. Cugat del Vallès (X BV-1462)	11,4	6.709	Convencional	Barcelona	3,7	Muy alto
B-502	Vilassar de Mar (X N-II)	Argentona (X C-1415c)	6,3	7.357	Convencional	Barcelona	2,0	Muy alto
BV-5001	Martorelles (X B-500, X BV-5006)	Vilanova del Vallès (X BP-5002)	6,5	9.456	Convencional	Barcelona	2,3	Muy alto
BV-1201	Olesa de Montserrat (X B-120)	Castellbisbal (X C-243c)	8,3	6.544	Convencional	Barcelona	1,3	Alto
GI-641	Torroella de Montgrí (X C-31)	l'Estartit	5,5	7.915	Convencional	Girona	1,0	Alto
C-63	Lloret de Mar (X GI-680)	Vidreres (X C-35)	11,3	12.025	Convencional	Girona	3,0	Alto
TP-7225	Reus (X C-14z)	El Morell (X T-722)	8,2	5.484	Convencional	Tarragona	1,0	Alto
C-243a	St. Sadurní d'Anoia (X BP-2151)	Vilafranca del Penedès (X C-15)	10,5	7.624	Convencional	Barcelona	1,7	Alto
C-13	Lleida (X LL-11)	La Sentu de Sió (X C-26)	26,4	6.692	Convencional	Lleida	3,7	Alto
BP-2151	St. Sadurní d'Anoia (X C-243a)	St. Pere de Riudebitlles (X C-15)	9,5	5.095	Convencional	Barcelona	1,0	Alto

En color gris, tramos ya presentes en la edición anterior.

Media año acc. MiFG= Media anual de accidentes con muertos y heridos graves

- Los 10 tramos con más riesgo de accidente son vías convencionales de calzada única, como en estudios pasados.
- De los 10 tramos con más riesgo de accidente, 3 tienen riesgo de accidente "muy alto" y todos se encuentran en la demarcación de Barcelona.
- Del total, 4 tramos ya aparecían en el listado de los 10 tramos con más riesgo de accidente grave o mortal en el último Estudio EuroRAP (sombreados en color gris).
- La carretera BP-1417 (L'Arrabassada) vuelve a situarse como el tramo con el índice de riesgo más alto, dada la elevada accidentalidad de motos que presenta. En el 91% de los accidentes con muertos y heridos graves participa como mínimo una motocicleta.
- De los 10 tramos de esta lista, 6 pertenecen a la demarcación de Barcelona, 2 a la de Girona y 1 a la Tarragona. La demarcación de Lleida, que no aparecía el año pasado, en la edición actual tiene 1 tramo.

Los tramos con menos riesgo en Catalunya (2020-2022)

Carretera	Inicio de tramo	Final de tramo	Long (km)	IMD ▼	Tipo de vía	Demarcación	Media an. acc. MiFG	Riesgo
C-42	L'Aldea (X AP-7, X N-235)	Tortosa (X C-12)	10,945	17.712	Desdoblada	Tarragona	0,0	Muy bajo
C-16	Navàs (X C-1411z)	Gironella (X BV-4132, X BV-4132z)	17,869	16.299	Desdoblada	Barcelona	0,0	Muy bajo
N-II	Inicio variante Figueres	Final variante Figueres	11,548	15.272	Básica	Girona	0,0	Muy bajo
A-26	Inicio A-26	Inicio variante Olot	19,749	13.712	Desdoblada	Girona	0,0	Muy bajo
C-153	Vic (final núcleo urbano)	Roda de Ter (X BV-5222)	7,703	12.708	Comarcal	Barcelona	0,0	Muy bajo
C-16	Terrassa (Inicio concesión, X BP-1213)	St. Fruitós de Bages (X C-16c)	32,082	12.661	Desdoblada	Barcelona	0,0	Muy bajo
AP-2	Límite Catalunya / Aragón	Enlace Lleida	19,390	11.268	A. Peaje	Lleida	0,0	Muy bajo
N-154	Puigcerdà (X N-152)	Enclave Llívia	6,103	6.468	Básica	Girona	0,0	Muy bajo
A-14	X A-2 Lleida	X A-14R1, Almenar	15,618	5.517	Desdoblada	Lleida	0,0	Muy bajo

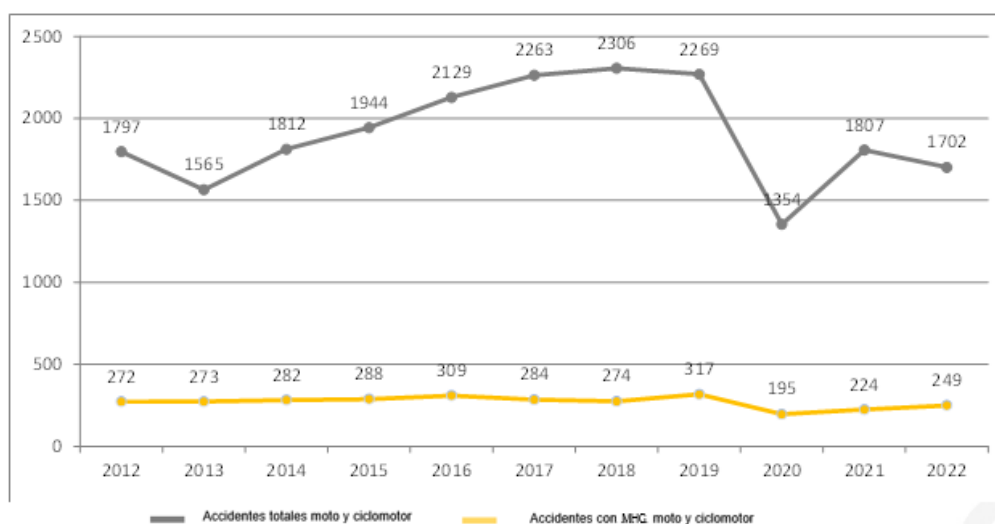
NOTA DE PRENSA

En color gris, tramos ya presentes en la edición anterior.

Media acc. MiFG= Media anual de accidentes con muertos y heridos graves

- La C-42 entre L'Aldea y Tortosa es el tramo con menos riesgo de accidentes de toda Catalunya. A pesar de su elevada intensidad (más de 17.700 vehículos diarios), no tiene ningún accidente mortal o grave en el último trienio.
- 3 tramos corresponden a carreteras convencionales, de los cuales 1 no salía en la edición anterior: el correspondiente a la N-154, entre Puigcerdà y el enclave de Llivia.
- Este año, 795 km tienen un riesgo igual a cero (187 km más que en el trienio anterior). Por tanto, en el 12,5% de la red analizada por EuroRAP no ha habido ningún accidente mortal o grave en el último trienio.

Análisis de la accidentalidad de moto y ciclomotor



Se tienen en cuenta todos los accidentes donde ha estado involucrada una moto o ciclomotor. Datos: Red EuroRAP.

- En el año 2020 la COVID-19 supuso una caída del 40% de los accidentes totales en moto/ciclomotor respecto al año anterior. En 2021 el número total de accidentes en moto/ciclomotor volvió a aumentar, pero los accidentes más graves mantuvieron los valores más bajos de los últimos 10 años. En 2022 hay un repunte de los accidentes con muertos y heridos graves de motos, pero disminuyen los accidentes totales de este tipo de vehículos.
- Durante el trienio que analiza este estudio, en el 44% de todos los accidentes de tráfico con muertos y heridos graves ha estado involucrada como mínimo una moto o un

NOTA DE PRENSA

ciclomotor, si bien esta tipología de vehículos representaría sólo un 2,3% de la movilidad global en carretera.

Tramos con más accidentes de motos y ciclomotores por km (2020-2022)

Carretera	Inicio de tramo	Final de tramo	Long (km)	IMD	Tipo de vía	Demarcación	Media año acc. MiFG / Km	% Acc. Moto / Total
B-10	Nus de la Trinitat	Enlace B-20, A-2, C-32	19,8	88.107	Desdoblada	Barcelona	0,52	97%
A-2	Enlace con AP-2	Enlace B-20, B-10, C-32	6,6	111.851	Desdoblada	Barcelona	0,45	82%
C-32 (inc. B20)	Sitges (X C-246)	Esplugues (X B-23)	20,6	84.258	Desdoblada	Barcelona	0,34	88%
C-58	Barcelona (X C-33, X C-17)	Cerdanyola del Vallès(X A-P7)	7,1	121.115	Desdoblada	Barcelona	0,33	78%
C-58	Cerdanyola del Vallès(X A-P7)	Terrassa (X C-16)	13,4	81.445	Desdoblada	Barcelona	0,32	76%
C-31	El Prat del Llobregat (X C-32B, X C-31C)	L'Hospitalet (Gran Via, límite TM Barcelona)	7,4	64.892	Desdoblada	Barcelona	0,32	88%
B-30	Sant Cugat del Vallès	Barberà	11,9	53.610	Desdoblada	Barcelona	0,31	85%
BP-1417	Barcelona (X B-20)	St. Cugat del Vallès (X BV-1462)	11,4	6.709	Comarcal	Barcelona	0,29	91%
C-59	Mollet del Vallès (X C-33)	Palau de Plegamans (X C-155)	6,1	31.370	Bàsica	Barcelona	0,27	83%
B-20	Esplugues (X B-23)	Nus de la Trinitat	12,3	117.316	Desdoblada	Barcelona	0,24	90%

En color gris, tramos ya presentes en la edición anterior.

Median. acc. moto MiFG / km = Media anual de accidentes de moto con muertos y heridos graves dividido por la longitud del tramo

*El tramo de la C-58 no incluye el carril BUS -VAO

- El 50% de los accidentes graves y mortales de moto se concentran en solo el 13,6% de los kilómetros estudiados en EuroRAP (868 km).
- 8 de los 10 tramos con más accidentes de moto y ciclomotor ya estaban el año pasado.
- A excepción de la BP-1417, todas las carreteras presentan IMD superiores a 20.000 vehículos.
- Todos los tramos se encuentran en la Región Metropolitana de Barcelona. En 8 tramos de esta lista, los accidentes con motos y ciclomotores involucrados llegan a representar más del 80% de los accidentes mortales y graves.

Tramos con más accidentes de vehículos pesados por km (2020-2022)

Carretera	Inicio de tramo	Final de tramo	Long (km)	IMD	Tipo de vía	Demarcación	Media año acc. MiFG / km	% Acc. Pesados
AP-7	Enlace C-60	Enlace Papiol	34,5	96.159	A. Peaje	Barcelona	0,12	43%
B-502	Vilassar de Mar (X NHI)	Argentona (X C-1415c)	6,3	7.167	Local	Barcelona	0,11	33%
A-2	Enlace con AP-2	Enlace B-20, B-10, C-32	6,6	112.889	Desdoblada	Barcelona	0,10	18%
N-340	Inici variant Vilafranca	Final variant Vilafranca	11,3	22.910	Bàsica	Barcelona	0,09	33%
C-65	Cassà de la Selva (X C-25, X GI-6)	Girona (X A-7, X NIIa)	8,8	23.833	Bàsica	Girona	0,08	40%
A-2	Cervera (enllaç C-25)	Panadella (enllaç B-100)	14,1	21.205	Desdoblada	Lleida	0,07	100%
A-2	Inicio variante Lleida	Final variante Lleida (X L-11)	33,4	22.194	Desdoblada	Lleida	0,07	39%
C-55	Abreva (X A-2)	el Borràs (Castellvell i el Vilar) (X C-32)	15,4	16.758	Bàsica	Barcelona	0,06	27%
B-23/AP-2	Barcelona	Enlace Papiol	15,6	77.850	Desdoblada	Barcelona	0,06	27%
T-11	Inicio variante Reus	Final variante Reus (X N420A)	10,6	25.451	Desdoblada	Tarragona	0,06	67%

NOTA DE PRENSA

En color gris, tramos ya presentes en la edición anterior.

Median. acc. Pesados MiFG / km = Media anual de accidentes de vehículos pesados con muertos y heridos graves dividido por la longitud del tramo.

- El tramo con más concentración de accidentes de vehículos pesados se sitúa en la AP-7, en el tramo entre el enlace de la C-60 y el enlace a El Papiol, que el año pasado ocupaba la quinta posición del listado. Este hecho se debe especialmente a la elevada siniestralidad de la vía en el año 2022 condicionada por el fin de los peajes.
- 6 de los 10 tramos totales de esta clasificación ya estaban el año pasado y 3 corresponden a la A-2.
- En la red analizada por EuroRAP, el 50% de los accidentes graves de vehículos pesados se concentran en sólo el 12,3% de los kilómetros (786 km).
- El único tramo de la N-340 que aparece es el de la variante de Vilafranca del Penedès y no hay ninguno de la demarcación de Tarragona, como ya salía en el estudio del año pasado y a diferencia de otros previos.

Tramos con más accidentes de bicicleta por km (2020-2022)

Carretera	Inicio de tramo	Final de tramo	Long (km)	IMD	Tipo de vía	Demarcación	Media año acc. MiFG / km	% Acc. Bici Total
N-340	B-24, Cervelló (enlace)	Enlace B-23 / AP-2 / C-1413a	4,1	17.386	Básica	Barcelona	0,16	33%
BP-1413	Cerdanyola del Vallès (Rotonda Parc Tecnològic)	St. Cugat del Vallès (X BP-1417)	2,4	9.748	Comarcal	Barcelona	0,14	100%
N-II	Montgat, rotonda del Mil·leni (B-20)	Enllaç Mataró sud amb C-32	11,7	19.813	Local	Barcelona	0,11	40%
C-31C	St. Boi de Llobregat (X B-201)	El Prat de Llobregat (X C-31)	3,0	34.523	Desdoblada	Barcelona	0,11	50%
BV-5106	La Roca del Vallès (X BV-5001)	Argentona (X C-1415c)	10,3	1.323	Local	Barcelona	0,10	100%
TV-2126	Bellvei (X N-340)	Calafell (X C-32)	3,6	4.361	Local	Tarragona	0,09	50%
C-31	Castelldefels (enllaç C-32 i C-246)	El Prat del Llobregat (X C-32B, X C-31C)	13,1	34.952	Desdoblada	Barcelona	0,08	43%
C-352	Granollers (X N-152a)	Canovelles (X C-17)	9,1	18.373	Desdoblada	Barcelona	0,07	67%
GI-610	Roses (X C-260)	Vilajuïga (X GI-604)	9,5	5.943	Comarcal	Girona	0,07	100%
BV-5103	X C-35	Dosrius (X B-510)	5,0	714	Local	Barcelona	0,07	100%

En color gris, tramos ya presentes en la edición anterior.

Se tendrán en cuenta todos los tramos

Median. Acc. Bici / km= Media anual de accidentes con Muertos y Heridos Graves de bicicleta dividido por la longitud del tramo

IMD= Intensidad Media Diaria de vehículos

- Desde el año 2012 los accidentes con bicicletas implicadas han mantenido una tendencia al alza, con un incremento del 75% a lo largo de la década. En el año 2022 ha habido un pequeño descenso del total de accidentes con bicicletas implicadas, pero los accidentes con muertos o heridos graves han aumentado (+20,7%).
- De los 10 tramos con más accidentes de bicicleta, 8 se encuentran en la demarcación de Barcelona.

NOTA DE PRENSA

- Del total de tramos, 6 corresponden a la red local y comarcal.

CONCLUSIONES

- En el trienio 2020-2022 los accidentes graves y mortales han disminuido un 7% y la movilidad global en carretera ha aumentado un 0,4%. Estas variaciones hacen que el riesgo haya disminuido en un 7,4% en el global de la red analizada por EuroRAP.
- Los kilómetros de riesgo "alto" y "muy alto" representan el 24% de la red, 1 punto porcentual menos que en el trienio anterior. Lleida repite como la demarcación con el porcentaje más elevado de km con riesgo "alto" y "muy alto" (28%), mientras que Tarragona y Girona empatan con el porcentaje más bajo (21%). Tarragona es la única demarcación donde aumenta el número de km con riesgo "alto" y "muy alto" (de 20% a 21%). En Barcelona es donde disminuye más (3 puntos), en Girona disminuye 1 punto y Lleida mantiene el mismo porcentaje que en el estudio anterior.
- Durante el trienio que analiza este estudio, en el 44% de todos los accidentes de tráfico con muertos y heridos graves ha estado involucrada como mínimo una moto o un ciclomotor, el 30% en el caso de los accidentes mortales. Hay que tener en cuenta que esta tipología de vehículos representaría sólo un 2,3% de la movilidad global en carretera.
- En la red EuroRAP, el 50% de los accidentes graves y mortales de moto se concentran en el 13,6% de los kilómetros (868 km). Los 10 tramos con más accidentes graves y mortales de moto se concentran en la Región Metropolitana de Barcelona.
- Las carreteras convencionales (con un solo carril por sentido) acumulan la totalidad de los tramos con riesgo "muy alto" y "alto", y casi la totalidad de los tramos con riesgo "medio. En cambio, en las carreteras desdobladas (autovías y autopistas) prácticamente todos los tramos son de riesgo "bajo" o "muy bajo".
- El riesgo de sufrir un accidente grave o mortal en una carretera convencional es 4 veces más alto que en una carretera desdoblada.
- Este año, 795 km tienen un riesgo igual a cero. Por tanto, en el 12,5% de la red analizada por EuroRAP no ha habido ningún accidente mortal o grave en el último trienio.
- El tramo que acumula más accidentalidad grave por km (sin tener en cuenta el tráfico que pasa) se encuentra en la A-2 entre el enlace con la AP-2 y el enlace con la B-20, B-10 y C-32 (se trata de la continuación de la ronda Litoral a su paso por el Baix Llobregat). En los 10 tramos con más accidentes se observa una elevadísima presencia de siniestros de motocicletas y ciclomotores (81%).
- El tramo con más concentración de accidentes de vehículos pesados se encuentra en la AP-7, entre el enlace de la C-60 y el enlace de El Papiol. En la red EuroRAP, el 50% de los

NOTA DE PRENSA

accidentes graves de vehículos pesados se concentran en sólo el 12,3% de la red (786 km). 6 de los 10 tramos con más accidentes graves y mortales se encuentran en la demarcación de Barcelona.

- 8 de los 10 tramos con más accidentes en bicicleta se encuentran en la demarcación de Barcelona y 6 corresponden a la red local y comarcal.

Tramos viarios estudiados

- El estudio EuroRAP ha analizado 6.373 km de la red viaria catalana (carreteras interurbanas y travesías), que representan el 53% del total (12.064 km). Esta red se divide en 428 tramos bajo estudio.
- En la red analizada por EuroRAP circula el 92% de la movilidad total por carretera de Catalunya.
- En la red analizada por EuroRAP tienen lugar el 74% de los accidentes con muertos y heridos graves en carretera de Catalunya.
- El análisis de los tramos tiene en cuenta todos los accidentes graves y mortales de los últimos tres años (2020, 2021 y 2022). La metodología de trabajo, por tanto, no contempla los accidentes del 2023.

EuroRAP, un referente europeo

- EuroRAP (European Road Assessment Programme) ha adaptado la metodología de análisis que crearon los tres países líderes en la estadística de seguridad vial en Europa: Gran Bretaña, Suecia y Holanda. Desde 2002 más de 25 países europeos lo han aplicado para analizar 240.000 Km de carreteras, y más de 100 países de todo el mundo, incluyendo Estados Unidos, China y Australia, han analizado sus redes con los criterios de EuroRAP. En 2013, EuroRAP redefinió los umbrales de riesgo con el fin de alinearse con la meta de la UE de reducir el 50% la mortalidad por accidentes de tráfico durante la década 2010-2020.
- En Catalunya, EuroRAP analiza, por un lado, la distribución de la accidentalidad que se produce en nuestras carreteras, señalando los tramos de vía donde hay una concentración más elevada de accidentalidad por kilómetro. En esta línea, también identifica la concentración de accidentes de moto y ciclomotor por km, así como de vehículos pesados. El objetivo final es que el usuario disponga de una guía de riesgo de la carretera por donde circula y así pueda adaptar su conducción a las condiciones de la vía.
- Por otro lado, EuroRAP realiza un mapa geográfico sobre el riesgo de un conductor de sufrir un accidente mortal o grave en los tramos de la red viaria, en función de la intensidad de vehículos que circulan y la longitud del tramo, utilizando datos de los últimos tres años cumplidos. Por lo tanto, la metodología de trabajo no contempla los datos del año en curso.

NOTA DE PRENSA

- Desde el año 2002, el RACC ha inspeccionado bajo la metodología EuroRAP una gran parte de las carreteras catalanas y españolas, pero también de otros países de Europa, Asia y América Latina (Francia, Italia, la India, Brasil, Perú, Costa Rica, Chile y Argentina, entre otros) para contribuir a mejorar la seguridad de las redes viarias a nivel internacional.

Sobre el RACC

El RACC ofrece sus servicios de alta calidad a más de 800.000 socios para atender sus necesidades. Sus principales ámbitos de actuación son la asistencia mecánica, personal, médica y las urgencias y el mantenimiento en el hogar; los seguros y la formación de conductores, con la red de autoescuelas más importante de España. También está presente en el sector del mantenimiento y las reparaciones del hogar.

El RACC, que ha pasado de ser un club de automovilistas a un Club de Servicios a la Movilidad, ayuda a las personas cuando se mueven, a pie, en bicicleta, en patinete, en transporte público, en coche o en moto, ofreciéndoles un amplio abanico de productos adaptados a las nuevas maneras de desplazarse.

Como entidad al servicio de la sociedad, el RACC promueve una nueva cultura de la movilidad más segura, respetuosa con el medio ambiente, asequible a la economía de las personas y competitiva. En este sentido está comprometido con la defensa de los derechos de los usuarios y trabaja en el campo de la investigación para aportar conocimiento basado en el análisis, el rigor y la visión internacional que le aporta su presencia en organizaciones de ámbito mundial. En el mundo del motor apoya a jóvenes pilotos fomentando las habilidades para competir y los valores humanos del deporte. Goza de un reconocido prestigio internacional como organizador riguroso de pruebas puntuables para los campeonatos del mundo de Fórmula 1, Moto GP, Rallies o el Rallycross.